Rozmaitości

Dnia 7. Sierpnia N^er. 32. 1829 roku.

Wiadomość o okrętach, statkach parowych i żegłudze.

(Z Gońca krak.)

Okręt, niemniej statek parowy, jest dziełem wielkiém, śmiałém i jedném z najdowcipniejszych na jakie się tylko kiedyżkolwiek rozum ludzki zdobyć potrafił; albowiem prócz rzeczy techniczněj, mechaniki i hidrauliki, prócz praw równowagi i biegu ciał, niemało jeszcze potrzeba nauk wyższych i matematycznych do ich budowy i użycia samego. Dla nas, dosyć będzie zastanowić się nad cudowną budowlą i urządzeniem równie jak użytkami z wynalazku ich na dobro społeczne i wygodę, spływającémi.

Wmiarę związków towarzyskich i rozszerzania światła między ludźmi, powstało udoskonalenie żeglugi i sprzętu żeglarskiego. Fenicyjanie za pierwszych wynalazców uchodzą, a przynajmniej o ile dzieje sięgają, pierwszemi byli co po morzu środziemnem, aż do brzegów dzisiejszéj Hiszpanii żeglowali. — Potrzeba, to godło społeczeństwa, ani wątpić, że pierwsza podała myśl puszczenia się na wodę; widok pływającéj trzaski, mógł ośmielić następnie człowieka do przepraw pomniejszych; ztąd pojęcia tratwy, czółna i t. d. nastały, które powoli przemysł aż do szczytu dzisiejszéj doskonałości okrętów doprowadził. Po wynalezieniu igły magnesowéj i kompasu, potrafiono okolice niebios i następnie położenie krajów oznaczyć, a tak bez obawy, po przestrzeni morz pływać, nietroszcząc się nawet czy dzień, noc, jasne lub mgliste wydarzy się powietrze. — Odkrycie nowego świata i rozszerzony handel, znakomitym pochopem były do wydoskonalenia żeglarstwa. Hiszpanie i Portugalczykowie, poźniéj Holendrzy i Anglicy, największe w tym położyli zasługi; ostatni atoli, już to dla wybornych przystań czyli portów, już dla położenia swego, zamożności osad, a nadewszystko przez potęgę i ogrom siły morskiéj, dziś na szczycie sławy i wielkości między wszystkiemi ludami zasiedli. — Francyi a mianowicie Ludwikowi XIV. przyznać winniśmy nietylko pierwsze założenie szkół morskich, ale co większa sztuki żeglarskiéj pod pewne prawidła podciągnienie.

Był czas, że i Polska opiérała granice ogromnego i potężnego niegdyś swego narodu o dwa morza, i szczyciła się żeglugą i flotami. — W XIV. wieku jak inne kraje, ograniczała żeglugę tylko do rzeczy handlowéj, lecz w XV. po zniesieniu wiarołomnych krzyżaków, panowanie swe na Baltyku założyła, które Zygmunt I., i Zygmunt August niemniéj Władysław IV. przeważnie utrzymywali. Porty polskie: Puck i Gdańsk i warownie morskie Władysławów i Kazimierzów, równie jak uległość banderze polskiéj Szwecyi, Danii, i Anglii i t. p. na morzu baltyckim; sława dowódcy flotyli Sierpinski, a poźniéj floty wojennéj pod Denhoffem; zniesienie zu-

pełne floty szwedzkiéj z kilkunastu okrętów składającéj się przez flotę polską; admiralicyi morskiéj już w 1626 przez Zygmunta w Gdańsku ustanowienie; głośne imię u obcych mocarstw admirała Arciszewskiego Krzysztofa, wzięte z obszernością handlu morskiego, przez obywateli krajowych na własnych okrętach w dalekie strony odbywanego, że Wierzynka i Morsztyna krakowian wspomnę; wszystko to, najlepsze postręcza nam dowody, iż marynarka polska w każdym rodzaju żeglugi, znakomite niegdyś zajmowała miejsce. Bandery polskie, które na morzach europejskich powiewały, podziś dzień trzy wspominają: Kupiecką, Królewską i Narodową, ostatni pawilon stanowił orzeł biały w czerwonem polu.

Okręty pospolicie albo są wojenne, albo kupieckie; pierwsze od stawiania w pewnym kierunku w czasie bitew morskich linijowemi także nazywane, są najwięcéj interessującemi, miewają od 60 do 120 dział. Pomniejsze pod imieniem fregat, i t. p. uchodzą. Na okręty o 3 piętrach, czyli pokładach i to francuzkich od 116 dział, wychodzi drzewa dębowego do 121,886 stóp sześciennych, jedliny zaś 10,440 stóp takichże. Ciężar podobnego okrętu i to bez ładunku, przeszło 50 tysięcy centnarów waży. — Okręt angielski od 100 armat, potrzebuje 1000 wielkich dębów, 2000 centnarów żelaza; 6,500 łokci płótna żaglowego, to jest gęstego, z którego na sam wielki środkowy żagiel, do 365 łokci wychodzi. Liny przed napuszczeniem smołą do 1640, a po nasmoleniu aż do 2190 centnarów ważą, i ztąd to wszystkie napięte na podobieństwo kraty z prętów żelaznych czarnych, okręt osłaniaja. — Do zbudowania wielkiego okrętu w roku jednym potrzeba aż 380 robotników, w Anglii atoli, zwykłe 45 cieśli okręt 74 działowy, w roku jednym przez biegłość swą i wydoskonaloną mechanikę budują. Dobrze i z doborem materyjału wystawiony, lat 40 i 50 służyć może. W czasie pokoju w 18 latach z 180 okrętów, jeden corocznie ginie. — Angielskie 100 działowe, przeszło po 30,000 funtów szterlingów, czyli po 1,200,000 złotych polskich kosztują; o 60tu działach przeszło 14 tysięcy funt. szterl płacą. — Okręt pierwszego rzędu ma do 163 stóp, czyli 82 morgi długości, 44 stóp szerokości, a 20 głębi.— Lina największa na 100 sążni długa, miewa obwodu do 20 cali, waży zaś do 80 centnarów, a mimo grubość i moc swą, i te nieraz pękają. Kotwice po 60 centnarów ważą, i bywa ich po 6 i więcéj. Okręty mające 120 dział i do 1200 osady, górą miewają lekkie, dołem zaś ciężkiego kalibru działa, które zwykłe 36 funtowemi bywają; powierzchnia ich żagli do 6,500 łokci kwadratowych wynosi, między któremi główny żagiel marsowym zwany na 30 łokci wysoki, a do 40 szerokim bywa; maszty sięgają od 70, aż do 117 stóp (wysokości wieży). Kotwice od 2 do 8 tysięcy funtów, na 9 do 10 ogromnych linach zawieszone po 13,000 funtów ważą, niebiorąc w to głównéj liny, która 5000 funtów ciężka; w potrzebie utrzymują one w głębi silnie okręt, który ze wszystkiemi sprzętami razem wziętemi i równo rozdzielonemi, aż do 5,000,000 funtów waży, niemając co do obszerności swéj, więcéj nad 190 stóp wzdłuż, 50 w szerz, a 25 na głąbsz!.... Ileż niezadziwia owo ciążenie ładunku całego, waga środka ciężkości na dno morskie, i układanie się do równowagi, z resztującą połową okrętu nad wodą panującą, a do tego ogromem dział obarczoną?..... ileż niezadziwia dopiero chwila biegu samego, wydęcie żagli, i wypadek zdarzonéj burzy, na którą i nieraz wystawiony, bezkarnie srogość bałwanów roztrąca?.....

Rzuciwszy okiem na koszt budowy i utrzymywania okrętu, i porównywając z wielkością marynarki angielskiéj dziś na świat cały panującéj; najlepiej potrafimy ocenić potęgę i skarby jéj nieprzebrane. I tak w 1805 roku okręt wojenny 120 działowy do 80,000 f. s. czyli 3,200,000 złotych polskich kosztował; utrzymywanie zaś roczne tegoż do 40,800 f. s.; miała zaś Anglia w 1811 roku samych linijowych okrętów 879 a 67 w budowie; Admirałów nadto utrzymywała, 59, Wiceadmirałów

64, Kontr-Admirałów 55, Kapitanów 785 a Komandorów 567. Siła ta olbrzymia i koszta utrzymania milijony milijonów wynoszące, przekonywają zarazem: że jak świat światem nic podobnego ani było ani nawet kiedy o tym pomyślano — Na okręt linijowy do 30,000 centnarów bez ekwipażu i żywności ważący, biorą na 1 działo pospolicie dziesięciu ludzi (ekwipażu), żywności na sześć miesięcy a wody zwyczajnéj (morskiéj albowiem dla obrzydłego smaku i szkodliwości pić niemożna) na sto dni; sama woda (słodką zwana) już niemały ładunek stanowi, na jednę albowiem osobę biorą sześć funtów czyli 3 kwarty, jest zaś na okręcie o 74 działach do 740 ludzi, którzy dziennie potrzebują jéj do 4,400 funtów.— Maszt, czyli środkowe drzewo niebotyczne, składane bywa z 3 innych również górnych czyli wysokich drzew, dólna najwyższa część miewa po stokilkanaście stóp (117 s.) średnia 60 a wierzchnia po 50 mniéj więcéj. Działa pospolicie bywają żelazne, mniéj albowiem okręt wczasie strzelania rzucają i zrywają. Kupieckie okręty do handlu używane, pospolicie w jeden tylko rząd górą miewają armaty, lub też pod zasłoną pomniejszych okrętów zbrojnych czyli fregat płyną; wielkość ich oceniają podług ładunku to jest, albo na beczki około 2000 funtowe, albo też paki od 4000 oznaczane.

Okręt dobréj budowy ma nadzwyczajną szybkość; ubiega bowiem na sekundę 19 stóp czyli na godzinę 11400 sążni; pospolicie przy dobrym wietrze i przyjaźnéj chwili po 16 mil morskich (60 na stopień) czyli półpiętéj mili na godzinę; więc w 24 godzinach mil sto. Na obieżenie tedy całéj ziemi czyli 5400 mil, niepotrzebowałby więcéj nad dni pięćdziesiąt.

W postępie ku wydoskonaleniu żeglugi, najwięcéj za dni naszych zasłużył się Fulton Robert amerykanin. On to nietylko piérwszy powziął myśl zastosowania machiny parowéj do popędu okrętów, ale i podług jego projektu w 1807 r. w Nowym Jorku piérwszy zbudowano.

Statek parowy Wielki ten wynalazek tak znakomite zaraz w piérwszych początkach zrobił powodzenie, że 1821 roku po Missysyppi, Ohio i Missury już do 376 statków parowych od 300 do 600 beczek ładownych pływało, a ruch żeglujących któren w 1800 roku zaledwo stotysięcy sięgał, niebawem aż do półtrzecia miliona głów doszedł. — Następnie Europa przejęła ich budowę. W Anglii 1815 zaledwo dwa statki parowe na Tamizie widziano, dziś zaś rojami po całym uganiają kraju, między którémi nawet całkiém żelazne i na półtory tylko stopy nurzające się, postrzegać można. Między Douvrem (Duwr) i Kale, niemal na samych parowych statkach teraz żeglują. — Na Renie w 1816 na Wołdze 1823, a na Wiśle w 1828 r. piérwszy statek podobnego rodzaju zjawił się; w innych krajach prędzéj lub późniéj stosownie do związków lub potrzeb handlowych nastały. W okrętach równie jak statkach w mowie będących, walka żywiołów ma miejsce; którą człowiek dla zwalczenia wzajemnego i pokonania, umiał naprowadzić na siebie, z tą atoli różnicą: że w piérwszym przypadku powietrze, (wiatr) za pośrednictwem żagli panuje nad morzami, tu zaś ogień z pomocą wody, wodom prawa zakreśla. Natura statków parowych zasadza się tedy na tém, iż zamiast żagli mają walec skrzydłami opatrzony a w wodzie raz na raz zanurzanemi, któren parą poruszany miejsce niejako wioseł zastępuję a tym samym z nadzwyczajną szybkością i mocą statek pcha. Moc tych skrzydeł i działanie ciągłe, bez względu na pomyślność lub przeciwność wiatru, na pogodę lub słotę, dzień lub noc, a nawet burze morskie i rozhukane bałwany, nad samemi okrętami wyższość im zjednały, które jedynie wśrod nieba jasnego z pomyślnym wiatrem płynąć swobodnie mogą. — Parowy statek pod wiatr i na przeciw bałwanów bijących, do czterech mil na godzinę ubiega, z wiatrem przyjaźnym cztery razy tyleż mil angielskich lotem niedościgłym pędzi. — Z doświadczeń w Ameryce pod Nowym Jorkiem odbytych w czasie burzy i krzyżujących wiatrów, okazało się: że statek parowy w 6 godzinach i 54 minutach 90 mil morskich odbył, to jest blisko 14 mil na godzinę. Z Petersburga

do Londynu, pospolicie 21 dni płynie się pocztowym okrętem, statkiem zaś parowym w 10 dniach stanąć można.

Budowa statków parowych pospolicie jest następujaca. Przodem i z tyłu są kajuty czyli komnaty dla podróżnych lub na rzeczy, środkiem silnia parowa z kotłem i kołowrotem (wachadłem). Wstępowanie i zstępowanie kolby, porusza korby, a te poruszając koła po obu stronach statku będące, do kół podsiębierczych młyńskich podobne, z grubych blach żelaznych kute, które w 1/4 części nurzając się w wodzie i do 30 razy na minutę obracając, ułatwiają popychanie statków na przód. Pióra czyli szufle kół na skos ułożone, dla tego aby nurzanie ułatwiały i gwałtowny szum tym samym zmniejszały. Pod kotłem nieprzerwany ogień utrzymuje się i to pod okiem ciągłym dozorcy, już to dla uniknienia zbijania się węgli ziemnych, już dla zapobieżenia jakiemu przypadkowi. W 24 godzinach do 5 beczek węgla wychodzić zwykło; mimo jednak tak wielkie massy, amerykańskie statki idą i w najodleglejsze strony.

Dymy ogniste jak z wulkanu buchają przez umyślny komin żelazny, któren zarazem służy za gatunek masztu, i ciągną się kłębami po za statkiem, na podobieństwo ogona komet. Żagiel do komina przymocowany nie jest środkiem dla biegu stanowczym, jak raczéj posiłkowym; bo natura statków, tego niepotrzebuje. Piec pod kotłem na dnie statku będący z cegiel zbudowany, żelaznemi pasami jest związany; a dla bezpieczeństwa wszystkie w koło niego ściany drewniane statku, blachą wybite. — Częstym przypadkom z rozerwania kotła początkowo zdarzanym i t. p. nieprzyzwoitościom, dziś zaradzono; w czym Dawid Heath i Owen nie mało zasłużyli się. Wspomnienia godna jest i gorliwość o wydoskonalenie statków samegoż parlamentu angielskiego, któren po ścisłych rzeczy badaniach w 1817 r. wydał nawet pewne przepisy, wedle których budowa równie statków jak okrętów tego rodzaju, musi być podejmowaną. — Cóżkolwiek bądź, Amerykanom najwięcéj w tym względzie winniśmy.*) Ich to [illegible] pierwszy okręt parowy od 350 beczek, który w 1819 roku, ocean atlantycki szczęśliwie przebył i towary z Ameryki do Liwerpool odstawił; niepotrzebując nad 25 dni czasu do przebycia tak wielkiej drogi.

Na każden cal kwadratowy kotła, rachunkiem oznaczone jest parcie, jakie para zwody wydobyta nań wywiera, to jest: od 3 do 4 funtów. Jeżeli tedy dobrze jest kuty kocioł, to nie tak łatwo pęknąć może; a nadto bywa jeszcze obok skazownik, któren ostrzega o każdém zbytniem parciu; co postrzegłszy dozorca, w oka mgnieniu całą silnię zatrzymać może. Ładunek zresztą na statek 90 stóp długi a 14 szeroki, bywa do 75 beczek ciężaru, to jest 14,000 funtów; pędzi go siła machiny równa pociągowi czyli sile 14 koni. Ogień pod kotłem, dla otrzymania téj siły, potrzebuje na 24 godzin do 2 1/2 beczki węgli ziemnych.

Ile wynalazek statków parowych przyczynił się do handlu, taniości wielu produktów, ułatwienia związków i podróży wodą, najlepiéj to poznamy, zastanowiwszy się nad tém: iż w dwojnasób prędzéj wszystko załatwia od okrętów zwyczajnych, które jak wiemy i tak komunikacyje ziemią znacznie w pożytkach swych przewyższają. Okręt przy dobrym wietrze i przyjaźnych okolicznościach, do 3 stopni dziennie przebywa, bo 45 mil jeograficznych (czyli 60 polskich). — Odstawa ziemiopłodów i wszelkich towarów morzem od przewozowego (frachtu) kosztów zmniejszonych, jest zadziwiającą. Od Archangelu np. aż do Amsterdamu koło przylądka północnego i Norwegii, to jest 400 mil jeograficznych, od łasztu zboża niewięcéj się płaci, jak od tegoż z Amsterdamu do Dysseldorf pod wodę płynąc, to jest mil tylko 27. — Krótko mówiąc, 500

*) Niezmniejsza także sławy Amerykanów w archiwach Salamanki znajdować się majaca wzmianka z 1543 roku, że niejaki Tomasz Gonzales miał wynaleźć machinę o wielu kołach para pędzonych, która z rozkazu Karola V. Cesarza doświadczana, statek z Kombry do Barcelony przeprowadzić miała, skoro tylko na prostem doswiadczeniu wszystko skończono.

mil morzem albo 25 mil rzeką lub 6 mil lądem, w równi co do kosztów, odstawy brać można. Ząd łatwe pojęcie, jak wielki wpływ ma żegluga przez morze na kupiectwo a mianowicie zboża, które tak licznym u nas podpadło zmianom; równie pojmujemy upadek wielkich i potężnych niegdyś miast włoskich Wenecyi, Genui, i t. p.; po odkrytej albowiem drodze morskiej przez Portugalczyków do Indyi wschodnich, na przylądek dobréj nadziei (1498), równie handel jak ich znaczenie, chylić się zaczęły. Okoliczność ta, większy podobno miała wpływ i na pomyślność Krakowa, nad samo przeniesienie stolicy monarchów do Warszawy i nakoniec los tenże dotknął nasz produkt farbierski Czerwiec; bo Koszenilla, nietylko dobrocią barwy ale i łatwością dostawy z Ameryki, górę nad niem osiągnęła.

Kr.....

Przepis jak wychowywać gołębie, ażeby roznosiły listy w odległe miejsca. Przez Pana Sylvestre de Sacy.

Od niepamiętnych czasów w Egipcie i niektórych częściach Arabii a w naszym wieku w Anglii i we Francyi, użyto gołębi do szybkiego przenoszenia listów w miejsca odległe, czego przyjemny użytek okazało doświadczenie.

Nie wszystkie atoli gołębie są do tego poselstwa zdatne: mając zamiar takową pocztę listową za pomocą gołębi urządzić, trzeba ich od urodzenia do tego wychowywać i wprawiać. Co tak jest prostą i łatwą rzeczą, iż osoby na wsi mieszkające, w wyuczeniu gołębi do noszenia listów, prócz pożytku, miłą będą mogły znaleźć rozrywkę.

O sztuce wychowania gołębi do noszenia listów, najpiérwéj obszerne dzieło napisał Arab, Michał Sabbagh, którego przepisy sprawdził, doświadczył, do Europy zastósował i na francuzkie przełożył Pan Sylwester de Sacy. Takowe przepisy są następujace:

Najpiérwszym warunkiem jest, ażeby się gołębie w izbie między ludźmi wygnieździły, a skoro tylko na nich piórka się ukazywać zaczną, karmić je trzeba wciąż ręką, iżby się zupełnie do ludzi przyzwyczaiły, obłaskawiły i dały się bez żadnéj obawy brać w rękę. Poczém dają się im pary, lecz znowu z innych gniazd tymże samym sposobem wychowanych, a to od saméj młodości, ażeby się przyzwyczajały do siebie i razem samce z samicami wychowywały się i rosły.

Gdy już gołębie dosyć nabierają siły i latać zaczną, wsadzają się do wygodnéj klatki i ostrożnie zanoszą w miejsce, gdzie późniéj listy odnosić mają, tę zachowując ostrożność, ażeby nie zakrywać klatki, iżby cały czas dobrze drogę widziały i jéj się przypatrzyć mogły: gdy na miéjsce przeznaczone przybędą, zamykają się w izbie przez dwa miesiące, starając się jak można najczęściéj z niemi się bawić, karmić je i brać do ręki. Takowy przeciąg czasu jest konieczny, krótszy albowiem mógłby sprawić żeby na nowém miéjscu zostały i do dawnego nie chciały wrócić. Po upłynieniu tych dwóch miesięcy, będą już gołębie dostatecznie do tego drugiego miejsca przyzwyczajone, będzie je więc można wypuszczać, pilnując starannie przepisów o których sie późniéj powie. — Mówiło się wyżéj, iż trzeba zawsze trzymać gołębie w parach to jest samca i samicę. W prawdzie podług przepisów Arabskich nie wypuszczano dawniéj jak tylko po jednemu w obawie iżby parą lacące nie zatrzymywały się w podróży lub nie obierały mieszkania w innych gołębnikach. Zdawało się więc, iż można je pojedynczo wychowywać, nie potrzebując trzymać ich w parach. Autor atoli francuzki zaręczając za lepszość swoich doświadczeń, radzi koniecznie nie inaczéj jak w parach chodować; albowiem. 1) gołąb z pary wypuszczony nigdy nie spocznie na żadném drzewie, nie usiędzie, żadnego jadła nie ruszy, tak ma gwałtowną chęć widzenia swego towarzysza. 2) gdyby się przypadkiem gdziekolwiek w drodze zatrzymał, dosyć będzie drugiego z jego pary za nim wypuścić a nie zawodnie go znajdzie i przyprowadzi na miéj-

sce. 3) posyłając z listem gołębia lub gołębicę; nie mających własnéj i z sobą wraz urosłéj i wychowanéj pary, może się łatwo przytrafić, iżby napotkał w drodze towarzysza któryby mu się podobał; za nimby poleciał i więcéj nie wrócił, co iawnie dowodzi iż wielkim jest błędem wypuszczać nieprzywiązane do pary gołębie.

Skoro tylko gołąb list odnoszący przybył na miéjsce przeznaczenia, trzeba natychmiast dać mu odpis na list odebrany, nie zatrzymując go i chwili, gdyż inaczéj dając mu wolność latania, odleciałby bez odpisu; zamknąwszy go zasłabłby z tęsknoty bez swojéj pary, lub też nie chciałby drugą razą powrócić. Teraz przystąpimy do ostrożności, jakie zachować trzebą przy wyprawianiu gołębia z listem.

Przywiązawszy mu list jak się powie niżéj, osoba mająca go wyprawić w podróż, bierze w rękę gołębia i wynosi za domy, za wieś, aż na pola dość znaczną odległość, iżby nie miał chęci wrócić do domu, a to w kierunku ku miéjscu, gdzie się ma z listem udać, i tam wypuszcza go w powietrze Piérwszy raz wypuszczając gołębia, dobrze jest troszkę się za nim udać, pilnując czy prosto się udał drogą w miéjsce swego przeznaczenia, czy gdzie nie siada lub nie bałamuci, w tenczas bowiem trzeba go spłoszyć i w dalszą drogę popędzić.

W Arabii gdy piérwszy raz gołębia wypuszczano z listem, dawano mu innego z obcéj pary, to jest samca do samicy i przeciwnie do domu wracającego, którego umyślnie w tém celu z tamtąd sprowadzono, a który był przewodnikiem nowego posłańca.

List przywiązany do gołębia, powinien bydź napisany na jak najcieńszym papierze *(papier de soie)*, jak najmniéjszy, i to tylko mieszczący co koniecznie jest potrzebném, ażeby nie utrudzał latania posłańca. Przywięzuje się na płask do skrzydła, lepiéj jednakże zdaje się byłoby, przywięzywać go do boku ciała gołębia, ażeby mu poruszeń skrzydeł nie trudzić, przywięzuje się lekko do jednego z piór skrzydła wzdłuż, nić jedwabna powinna być cienka i mocna, list zaś powinien być tak ściśle złożony, ażeby go wiatr nie rozwijał, coby i list rozedrzéć i lataniu gołębia zupełnie przeszkodzić mogło.

Trzeba miéć umyślnie do tego zabudowany gołębnik przed domem, mający oddziały dla par osobno urządzone, z otworem małym nie zbyt od ziemi podniesionym; iżby jeden tylko gołąb mógł się w nim zmieścić, otoczony być powinien zabudowaniem umyślnie zrobionêm, w którém jest okno otwarte, ażeby można gołębie przez nie w każdym czasie bez męczenia ich brać do ręki i łapać, zostawując im wolność wylatywania na powietrze i wracania. Pilne atoli dawać trzeba baczenie na powrót posłańca, ażeby natychmiast, ciężący mu papier odwiązać.

(Tom IV. Piasta.)

Miasto w wodzie.

Miasto Callao przy Lima w Peru zostało r. 1746 przez trzęsienie ziemi zniszczone i przez morze pochłonięte. Podczas mojego pobytu w Lima mówi Doktor Vollmer (w swojem dziele: *Natur und Sittengemälde der Tropenländer)* miałem po dwa razy sposobność zwiedzenia tego miéjsca. Kiedy morze było zupełnie spokojnem, a słońce bliskie zachodu, można było wyraźnie widzieć Callao na samem dnie; nie znać wcale aby miasto było zburzonem, są ulice i domy, nawet kościoły i wieże pod wodą, tak jak Pompei i Herculanum pod ziemią, a cielęta morskie i ryby różnego rodzaju wpływają do domów oknami i drzwiami uganiając się za żerem. Gdym że tak rzekę, na gładkiem takowem pływał zwierciedle i miał pod sobą osobliwsze widowisko, jakiego już zapewne nie będę uczestnikiem, zaledwie mogłem pomyślić, by można nawet przypuścić, aby tam chodzili kiedy ludzie, gdzie dzisiaj tylko spostrzegać się dawał rój morskich stworzeń. Sześć tysięcy ludzi znalazło tu grób swój; z całéj ludności miasta dwóch pozostało przy życiu, z których jeden był muzykusem i właśnie z swym instrumentem szedł na wesele, gdy się wzniosły olbrzym e wa-

ły nad miastem i pochłonęły je. Niemoc ogarnęła jego zmysły. Miasta nie było ani śladu, zapadło się z całym swoim obwodem. Gdy się szóstego dnia morze przeczyściło, pomiarkowali naprzód rybacy pod sobą miasto, które odtąd stało się osadą polipów i innych istot morskich; z początku dla wielości trupów znajdujących się w domach, a następnie ile było bezpiecznem miejscem schronienia. Nie można było żadnego nurka namowić, ażeby się spuścił i wydobył skarby, jakie się tam niewątpliwie pozostały; na brzegu jednak stoi straż, któréj obowiązkiem jest zbierać wszystko, co tylko morze wyrzuci.

Wiadomość literacka.

We Lwowie w drukarni Józefa Schnaydera wyszło dziełko: O obowiązkach Bibliotekarza, rzecz napisana w roku 1827, z powodu uporządkować i otworzyć się mającéj, Biblioteki Imienia Ossolińskich, przez Stanisława Hr. Dunina Borkowskiego, Reprezentanta Potomstwa Ossolińskiego. — Z godłem *Montaigna: Je n'enseigne point, je raconte.* 8vo strón 38. Przytaczamy wstęp. Będzie to pamiętném i chlubném na zawsze zdarzeniem w dziejach kraju naszego, że wśród powszechnego zubożenia, kiedy długą wojną wszystkie fortuny obywatelskie znacznie ucierpiały, naród, jedynie duchem publicznym zagrzany, ostatni prawie grosz ofiarował na Instytut dobru krajowemu poświęcony. Tak zawsze polak szlachetny, czuły o sławę narodu, hojny dla dobra ojczyzny, nigdy hojniejszym nie był, jak wśród czasów krytycznych. Nowy dowód téj dawnéj cnoty dały zgromadzone na ostatnim sejmie stany Galicyjskie, kiedy dar 60,000 złot. pol. na hasło sławy przodków, w Bibliotece Ossolińskich poźnym wiekom zachować się mającéj, jednogłośnie uchwaliły. Ucieszył się zapewne cień Ossolińskiego widząc tak obywatelski zapał, a na pochwałę tego szanownego męża nic więcéj powiedzieć nie można, jak że był godnym wzbudzić tak piękne i ogólne natchnienie. Biblioteka Ossolińskiego będzie wiecznym pomnikiem, i łaski Najlepszego z Monarchów, który ją swym przywilejem na wieczne czasy ustalić raczył, i zasług tego męża, i nieskażonéj cechy ducha krajowego. Gdy tak wspaniałością stanów wszystkie przeszkody do wystawienia téj Biblioteki na widok publiczny, usunione zostały, sądzę że nieodrzeczy będzie zwrócić uwagę na niektóre obowiązki Bibliotekarza. — Autor kazał to dziełko na swój koszt wydrukować i nie przeznaczył go na przedaż, jakoż we Lwowie nigdzie się nie sprzedaje; rozesłał tylko kilkadziesiąt egzemplarzy, swoim znajomym, literatom, zgromadzeniom uczonych, i zakładom naukowym, w kraju i zagranicą (Nie wiadomo nam z kąd księgarnia Zawadzkiego i Węckiego w Warszawie ma je do przedania.)

WIADOMOŚCI ROZMAITE.

— Ze Lwowa. —

Nakładem Franciszka Pillera mają w krótce wyjść z druku następujące dzieła:

Homilie, krótkie, na Niedziele wciągu roku przypadające, dla wygody początkowych Kapłanów, napisane, przez Xiędza Andrzeja Mikiewicza Plebana Straszęcińskiego. Drugie poprawne i powiększone wydanie. 8vo 2 Tomy.

Nauki parafialne na wzór krótkich kazań na każdą Niedzielę wciągu roku przypadającą; napisane przez Xiędza Andrzeja Mikiewicza Plebana Straszęcińskiego.

Powieści historyczne polskie, przez Stanisława Jaszowskiego. Prenum. na 3 Tomy wynosi ZR. 3 w Mon. Konw. Tom 1. i 2. jest ukończony.

Theoretisch praktische Anleitung zum gründlichen Unterricht in der pohlnischen Sprache, nach einem neuen und ganz eigenem Plane bearbeitet von Michael Suchorowski, der sammtlichen Rechte der Philosophie und der freyen Künste Doktor.

Powyżéj namieniona księgarnia otrzymała znaczny wybór: Deseni służących do roboty krzyżowéj w rozmaitych przedmiotach ułożonych; jako to: Bukietów ozdobnych, Pojedyńczych Kwiatów, Zwierzat, Ptaków, Owadów, Landszaftów, różnych sztuk, Wieńców, Obrazów świętych Pańskich i wiele innych; w kolorytach najdoskonalszych i wielkośc podług upodobania. Cena tychże, taka sama jak w Wiédniu jest zachowana.

Hrabia St. Leu (Ludwik Napoleon były Król holenderski) jest głównym nieprzyjacielem rymu. Wydał dzieło francuzkie w Rzymie, w którém powstaje na tego tyrana poezyi. Co na to powiedzą rymownicy nasi, któ-

rych całą zaletą rym rzadki i trudny n. p. człowiek, powiek; strumień, zarumień; piekła, wściekła i t. d.

W Berlinie wielkie robi wrażenie pewien medyczno-osobliwszy przypadek. Pewna tamtejsza dziewczyna ma ten osobliwszy zwyczaj, że gdy śmiać się chce płacze, a gdy płakać chce, śmieje się. Słysząc to jeden z żartownisiów odezwał się: „I mnie się czasem tak dzieje, nie raz na Komedyi płakałem, a śmiałem się na Trajedyi."

Professor Aimé Paris bawiący teraz w Genewie ma mieć tak osobliwszą pamięć, że zakłada się, iż gdyby mu kilkadziesiąt osób jedna po drugiéj w jakimbądź języku kilka wierszy powiedziało, ón gotów je wszystkie po kolei powtórzyć.

Wiadomości telegrafami tak spiesznie postępują, że z Lille oddalonego od Paryża o sześćdziesiąt godzin jazdy, można mieć wiadomość za dwie minuty.

Co to jest autor? pytała się pewna zagraniczna gazeta. Druga jéj odpowiedziała: Jest to człowiek, który dni przemarza z piórami gęsiemi w rękach, w nocy na piórach.

W Paryżu, gdzie do niedawna były w modzie: puncz Osagetów i lody żyrafy, nastały późniéj bonbonki *a la Sonntag* i wachlarze *à la belle chanteuse*.

W Dzienniku angielskim *Ivestigator Africani* znajduje się następujący opis krytyka:

Oczy: jedno czarne drugie niebieskawe.

Nos: bardzo długi z wybornym węchem.

Zęby: kąsające.

Uszy: *à la Midas*.

Kolor twarzy: hipokratyczny.

Broda: nie ma żadnéj.

Charakter: także nie miał żadnego.

Rozumi się, że tu mowa o krytyku, który z ławki szkolnéj drapnął do świątyni nauk, a mając sobie w jéj środek wstęp zabroniony, rzuca błotem na przechodzących. Rozsądny krytyk jest dobroczyńcą literatury, jak dobry ogrodnik dobroczyńcą ogrodu, ale biada jeśli szalonemu dostanie się miecz w ręce i możenim wywijać do woli. Wiadomo jest gdzie Swift zjadliwym a niedorzecznym krytykom przeznaczał miejsce.

w——i.

— *Z Nowego Yorku.* —

Największa manażeryja żarłocznych i zaeuropejskich zwierząt znajduje się obecnie w Bostonie. Przedsiębierca nazywa się Albert Gritti rodem z Berne; pokazuje on 38 Lwów, 116 Tygrysów, 86 Lampartów, 16 Słoni, 34 Wielbłądów, 14 Żyraf, 18,000 Małp, kilka tysięcy Papug i Kakadów, kilkaset żywych Kolibrów i t. d. Rzecz ta zdaje się niepodobna do prawdy, w porównaniu z Menażeryjami europejskiemi; kto jednak wié że Pan Gritti prowadzi największy handel dzikiémi zwierzętami do innych części świata, dla tego niniejsze podanie nie będzie bajeczne. Najgodniejsza atoli uwagi jest, iż kiedy kto żąda i zapłaci, tedy właściciel daje pacę zwierząt do hecy. Tym sposobem w Październiku r. z. na żądanie bogatego towarzystwa kupców szczwano razem Lwa, Tygrysa, dwóch Lampartów i Słonia, do czego użyto 200 psów. Tygrys sam tylko był zwycięzcą. W walce tak wszystko szło krwawo, iż dzikie zwierzeta zaczęły się same gryźć między sobą. Lamparty wskoczyły na Słonia i oderwały mu trąbę, tak, iż w 6 godzin zdechł z powodu wielkiego krwiotoku. Lew i Tygrys w taki sposób wdali się z sobą w kłótnia, iż potém natrzeć ostro na Lwa było dla psów tylko lekką grą. W pośród hecy, i Lamparty także porożniły się z sobą i potargały okropnie. Jeden tylko Tygrys był szczęśliwy; miał tył wolny i oprócz kilku razów w piersi, nic mu się złego nie stało. Podczas hecy zginęło 117 psów. Nazajutrz zdechły 74 psy i powyższe 2 Lamparty. Lew został wyleczony.

Courrier des Etats-Unis podaje następujący sposób zrobienia drzewa niespalonem: Trzeba rozpuścić aż do przesycenia Krzemionkę, wprzód dobrze wymytą i uwolnioną od wszelkich obcych części, w płynie potażu gryzącego, i tem posmarować drzewo. Powłoka ta oprze się działaniu powietrza, wody, i ognia. Robiono doświadczenia z dwoma belkami położonemi na budynku który podpalono. Te belki tylko oparły się działaniu ognia.

Miasto Lynn w kraju Massahussetts, liczy przeszło 5,000 dusz; prawie wszyscy ci mieszkańcy żyją z wyrabiania obuwia. W mieście tém robią rocznie 1,200,000 do 1,400,000 par trzewików, których cena zwyczajna jest 75 centymów za sztukę, co wyniesie ogólnie blisko 1,000,000 dollarów. Kobiety zarabiają na rok przeszło 60,000 dollarów za samo obszywanie i ozdabianie trzewików. Miliony trzewików upodobanego kształtu i tanich, posłano do Ameryki południowej, gdzie zostały przedane z zyskiem. — Jest także w Lynn fabryka czokolady, która jéj wyrabia 60 beczek na rok. Rybacy w Lynn poławiają codziennie najmniéj 60 beczek ryb.

W Harrisburg w Pensylwanii, zapadło niedawno wielu tamtejszych mieszkańców na nową w swoim rodzaju chorobę; szczególniéj zaś uderza, iż zdaje się głównie nawiédzać tylko osoby płci żeńskiéj. Naprzód pokazuje się na palcu, gdzie sprawia ból jakby od zakłucia się cierniem; ból ten rozszerza się szybko aż za ramię, zapala je mocno i robi pęcherze grubości palca. Temu stopniowi słabości towarzyszy mocno febra, a w niektórych przypadkach i zupełne pomięszanie umysłu. U niektórych chorych, nabrzmiałość rozciągnęła się wzdłuż palców od jednego ramienia do drugiego, nie naruszając innych części ciała. Dotąd nie umarł nikt na tę chorobę.

— *Z Londynu.* —

Dnia 2. Lipca wieczorem Pan Green odbył swoję 71. napowietrzną podróż w towarzystwie pewnéj młodéj Damy, która potem opis téj podróży nadesłała do Kuryjera.

Towarzystwo ogrodnicze odbyło dnia 7. b. m. swoje posiedzenie przy licznie zebranéj publiczności; podczas posiedzenia wystawiono także na widok wiele kwiatów i owoców, między témi szczególniéj zwracał powszechną uwagę suchy chiński owoc, zwany „Dyospyrus Kaki." Wydaje on bardzo przyjemny zapach i ma być wybornego smaku. Oprócz tego zadziwiały widzów dwa wielkie obrazy owoców, które znany zaszczytnie Sztukmistrz Lance, wymalował dla Xięcia Bedford, a które Xiążę dozwolił wystawić w salach towarzystwa ogrodniczego.

Antecatelephor, czyli poprawiony telegraf. Pan Edwards Chemik angielski Professor doświadczalnéj filozofii, wynalazł machinę, za pomocą któréj donieść można w jednéj minucie o tém co się stało w Londynie, przyjacielowi znajdującemu się np. w Paryżu, Wiedniu, Konstantynopolu, na Przylądku Dobréj Nadziei, albo w Madras, i za kilka minut otrzymać odpowiedź!.... Zdaje się, iż machina ta zupełnie jest różna od zwyczajnego telegrafu, albowiem nie potrzebuje pośredniego powtarzania. Działanie jéj bynajmniéj nie zależy od elektryczności, magnetyzmu lub galwanizmu. Kommunikacyja między dwoma punktami uskutecznia się w okamgnieniu, a jednak nikt nic nie widzi, ani słyszy prócz osób korrespondujących.

Redaktor, Mikołaj Michałowicz. — Drukiem Piotra i Augusta Pillerów.